

Periodical Part, Published Version

Deutscher Kanal- und Schiffsverkehrsverein Rhein-Main-Donau e.V. (Hg.) Mitteilungsblätter 25

Verfügbar unter/Available at: <https://hdl.handle.net/20.500.11970/106877>

Vorgeschlagene Zitierweise/Suggested citation:

Deutscher Kanal- und Schiffsverkehrsverein Rhein-Main-Donau e.V. (Hg.) (1977):
Mitteilungsblätter 25. Nürnberg: DKSV.

Standardnutzungsbedingungen/Terms of Use:

Die Dokumente in HENRY stehen unter der Creative Commons Lizenz CC BY 4.0, sofern keine abweichenden Nutzungsbedingungen getroffen wurden. Damit ist sowohl die kommerzielle Nutzung als auch das Teilen, die Weiterbearbeitung und Speicherung erlaubt. Das Verwenden und das Bearbeiten stehen unter der Bedingung der Namensnennung. Im Einzelfall kann eine restriktivere Lizenz gelten; dann gelten abweichend von den obigen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Documents in HENRY are made available under the Creative Commons License CC BY 4.0, if no other license is applicable. Under CC BY 4.0 commercial use and sharing, remixing, transforming, and building upon the material of the work is permitted. In some cases a different, more restrictive license may apply; if applicable the terms of the restrictive license will be binding.



**Deutscher Kanal-
und
Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau**

25

Mitteilungsblätter



Mitteilungsblätter
Oktober 1977
Nummer 25

**Deutscher Kanal-
und Schiffsverkehrsverein
Rhein-Main-Donau e.V.**
Nürnberg
Geschäftsstelle:
Marienplatz 4
8500 Nürnberg
Telefon: 09 11/22 66 46



Ein Weg zur Einheit Europas

Von Minister a. D. Pierre Sudreau,
Präsident der Association
Mer du Nord - Méditerranée

Zunächst möchte ich dem Deutschen Kanal- und Schiffsverkehrsverein Rhein-Main-Donau eV danken, daß er der Association Mer du Nord - Méditerranée freundlicherweise Gelegenheit bietet, das Rhein-Rhone-Projekt in seiner Zeitschrift vorzustellen.

Das Protokoll, das unsere beiden Vereinigungen am 2. September 1970 unterzeichnet haben, findet hier eine neue Anwendung. Diese Abmachung geht — wie wir uns erinnern — weit über eine einfache gegenseitige Information hinaus. Sie zeigt auf, daß wir jeden Konkurrenzgedanken beiseite lassen müssen, ja, daß unsere beiden Projekte sich gegenseitig ergänzen können, weil eine Betrachtung auf europäischer Ebene sofort die Berührungspunkte aufzeigt.

Die Verbindungen zwischen Rhein-Main-Donau und Rhein-Rhone sind sehr vielfältig. Die historische Entwicklung des französischen Projektes, der hier nachgegangen wird, zeigt die verschiedenen geschichtlichen Perioden. Der Eifer beim Fortgang des Rhein-Main-Donau-Projektes hat sich auch auf das französische Vorhaben ausgewirkt.

Minister Louis Joxe betont in seinem Artikel, wie sehr die französischen Regionen an den Erfolgen teil hatten. Ebenso wäre

auch das Rhein-Main-Donau-Projekt nie zustande gekommen, wenn es nicht von den Ländern, vor allem aber durch Bayern, kräftig unterstützt worden wäre. Was die technischen Zuständigkeiten angeht, so kann die Rhein-Main-Donau AG mit der Compagnie Nationale du Rhône verglichen werden. Der Informationsaustausch zwischen diesen beiden Institutionen ist äußerst fruchtbar.

Im Juni 1976 empfing der französische Premierminister Jacques Chirac den österreichischen Bundeskanzler Bruno Kreisky und stellte bei dieser Gelegenheit mit Erstaunen die relativ geringen Handelsbeziehungen zwischen beiden Ländern fest. Dabei gab er allerdings seinem Optimismus für die Zukunft Ausdruck, indem er auf den Abschluß „der Rhone-Rhein-Donau-Verbindung“ verwies, „die für die Gesamtheit des europäischen Gleichgewichtes absolut notwendig sei“.

Diese Erklärung stellt unsere beiden Projekte in den richtigen Zusammenhang: In den 80er Jahren wird mit der Fertigstellung der beiden Projekte eine umfassende und in sich geschlossene Infrastruktur der Wasserwege geschaffen sein, die den ganzen Kontinent umfaßt. Wir wissen, daß dies ein bedeutender Tag auf dem Weg zur Einheit Europas sein wird.

Die Geschichte der Rhein-Rhone-Verbindung

Von Marc Schreiber, Geschäftsführer der Association Mer du Nord - Méditerranée

Die Rhein-Rhone-Verbindung hat ebenso eine lange Geschichte wie die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße.

Sie könnte sogar mit der Sage vom Goldenen Vliess beginnen. Danach wurde Jason, der Führer der Argonauten, beinahe in jenen Arm der Rhone, nämlich den Rhein, getrieben, der sich in das geheimnisvolle Meer des Nordens ergießt, von dem es keine Rückkehr gibt. Ein glückliches Schicksal bewahrte ihn davor; Jason wurde von den Göttern gerettet, die ihn beschützten.

Sehr viel wirklichkeitsnaher verweist Gilbert Tournier, der die Aufgaben eines Direktors der Compagnie Nationale du Rhône mit den Kenntnissen des hervorragenden Historikers verbindet, darauf, daß die Täler des Rheins, der Saône und der Rhone seit der Bronzezeit als „Weg des Bernsteins“ bezeichnet werden. Auf diesen Wegen zogen die Auerochsen aus den germanischen Wäldern bis in die Camargue.

Das Römische Kaiserreich hat sich in sehr intensiver Weise mit der Rhein-Rhone-Verbindung befaßt, wobei es um eine Verbindung über die Mosel ging. So heißt es in dem bekannten Absatz aus den Annalen des Tacitus (Annalen XIII, 53): „Seit langem schon war es ruhig in Germanien, ein Verdienst unserer Generale, die seit der Entwertung des Triumphes von der Erhaltung des Friedens mehr Ehren erhofften. Paulinus Pompejus und Lucius Antonius Vetus befehligten damals die Armee. Beide Kommandeure wollten die Soldaten nicht untätig lassen. Pompejus ließ den Deich vollenden, der 63 Jahre früher von Drusus begonnen worden war, um damit den Rhein einzudämmen, und Vetus plante einen Kanal zu bauen, um Saône und Mosel zu verbinden. Unsere

Truppen, die über das Mittelmeer, über die Rhone und Saône verschifft wurden, wären über den Kanal in die Mosel und über den Rhein in den Ozean gelangt; man hätte so die Mühsal langwieriger Märsche vermieden und hätte über den Schiffsweg die Meere des Nordes mit denen des Westens verbunden. Aelius Gracilis, Stadthalter in Belgien, ließ jedoch dieses Projekt scheitern, indem er Vetus auf die Gefahr aufmerksam machte, Legionen in eine Provinz zu bringen, die ihm nicht unterstand, und sich scheinbar die Zuneigung der Gallier zu verschaffen, was der Kaiser übel vermerken würde — eine Überlegung, die oft lobenswerte Unternehmungen scheitern läßt!“ Dies geschah zur Regierungszeit Neros, in den Jahren 55/58 p. C.

Es ist interessant, daß sich dieses Zitat auf ähnliche Schwierigkeiten bezieht, auf die ein Projekt wie die Rhein-Rhone-Verbindung stößt und immer stoßen wird, wie z. B. die Politik der Zentralisierung, die den einzelnen Gebieten nur wenig Initiative läßt, die Furcht vor Veränderungen und die Querelen „hinter den Kulissen“. Die Idee der Rhein-Rhone-Verbindung reicht also schon sehr weit zurück; ihre Geschichte im einzelnen zu schreiben füllte ein Buch von beträchtlichem Umfang. Einige Zitate mögen jedoch einen kurzen Überblick geben.

Kommt die Rede auf dieses Projekt, so muß sicher erwähnt werden, daß auch der eigentliche Rhein-Rhone-Kanal schon eine lange Geschichte hat. Sein geistiger Vater war der Ingenieur La Chiche, geb. 1719. Er war bei dem Befehlshaber der Festung von Besançon beschäftigt und erkannte bei Valdieu die Wasserscheide zwischen Rhone und Rhein. Er bestimmte auch die günstigste Trasse für einen Kanal, der



Charakterische Ansicht des Doubs-Tales: Die Schleuse bei Laissey am derzeitigen Kanal von der Rhone zum Rhein ist auf dem Bild deutlich zu erkennen.

diese beiden Ströme verbinden sollte. Während seines ganzen Lebens kämpfte dieser Mann für sein Projekt und versuchte mit Berichten an die Präfekte der betroffenen Provinzen seine Pläne bei den Verwaltungen durchzubringen. Mehrmals „beerdigt“, dann wieder „auferstanden“, wurde sein Projekt schließlich von einem anderen Ingenieur namens Bertrand im Jahre 1783 wieder aufgenommen und von der konstituierenden Revolutionsversammlung verabschiedet. La Chiche starb 1802 zutiefst enttäuscht, weil die Arbeiten seinem Rivalen anvertraut worden waren.

Bei der konstituierenden Versammlung berichtete Regnault d'Epercy, Deputierter des Jura, über das Projekt. Seine Erklärung vom 23. September 1791 ist auch heute noch von erstaunlicher Aktualität: „Der Kanal wird nicht nur Basel und Konstanz verbinden, sondern auch Frankfurt und alle Städte, die an den Nebenflüssen des Rheins liegen, so daß durch die Kanäle des Languedoc, des Charolais und Burgunds, die von diesen Wasserstraßen abzweigen, das Zentrum Frankreichs, seine Hauptstadt, seine drei Meere und seine vier Flüsse frei miteinander verbunden sind, ebenso mit einem großen Teil der Schweiz, Deutschlands und Hollands. Von den Küsten des Mittelmeeres bis zur Nordsee wird es keine Waren oder ausländische Kostbarkeiten geben, die nicht mit den unsrigen ausgetauscht und damit zu einem Handelsobjekt im Herzen unseres Kontinents werden würden; und wenn dieses Projekt, mit dem sich Schwaben und Bayern schon ernsthaft befaßten, in seine Realisierungsphase tritt, so wird Frankreich durch seine Binnenschifffahrt einen Zugang zu allen Meeren des Kontinents haben. Die Departements des Rheins, des Doubs, des Jura und der Côte

d'Or, wo Längen- und Breitengrad sich überschneiden, sind gleichzeitig der zentrale Punkt, der die vier Meere und die vier äußersten Punkte Europas miteinander verbindet.“

Am 12. und 13. Oktober 1802 wurde der erste Bauabschnitt eingeweiht, der bis Dôle reichte. Die Verwirklichung dieses Planes wurde allenthalben von der ganzen Bevölkerung stark gefeiert, sicher ähnlich wie seinerzeit die Einweihung des Hafens in Nürnberg im Jahre 1972.

Der Erste Konsul Bonaparte ebenso wie der spätere Kaiser Napoleon waren sich der Bedeutung dieses Bauwerkes voll und ganz bewußt. Daran erinnern die Worte Bonapartes, die für viele Regierungen der Gegenwart in ganz Europa Geltung haben könnten: „Die Kanäle gehören zu den wichtigsten Erfordernissen der Republik. Sie braucht keine Paläste, keine Gebäude, aber Kanäle und schiffbare Flüsse.“

Er übergab die Verwirklichung des Kanalprojektes dem Chefindgenieur des Straßenbauamtes des Doubs, J. Liard. Die Arbeiten schritten voran. Spanische Kriegsgefangene leisteten sie. Aber trotz der zitierten Worte des Kaisers wurden die notwendigen Geldmittel bald für andere Projekte, vor allem militärische Aufgaben, verwendet.

Bis 1814 trug das Projekt den Namen „Canal Napoléon“; es wurde dann umbenannt in „Canal Monsieur“, nach „Monsieur“, dem Bruder des Königs, dem Grafen von Artois und künftigen Karl X. Die nötigen Geldmittel wurden durch Gesetz am 3. Juli 1821 — trotz der Opposition der Deputierten des Departements Seine — genehmigt. 1833 war der Kanal bis Mülhausen fertig. Die Arbeiten wurden bis Straßburg weitergeführt, das 1853 erreicht war. Allerdings entsprach der Nutzen des Ka-

nals aus vielfältigen Gründen nicht den Erwartungen.

Zuerst ist zu beachten, daß ein Bauvorhaben, das sich über 30 Jahre hinzieht, sehr langsam vorangeht und mit Schwierigkeiten verbunden ist, keine Begeisterung und damit eigene Impulse weckt. Schließlich beeinträchtigten den Kanal technische Mängel. So war seine tiefste Stelle im Mittelwert 1,20 m, darüber hinaus die Schifffahrt auf dem Doubs stets schwierig. Im besonderen aber waren es die industrielle Entwicklung und die Erfindung der Eisenbahn, die dem Bauvorhaben seinen wirtschaftlichen Wert als Verbindungsweg nahmen.

Aber beschleunigen wir unseren Gang durch die Geschichte und sprechen wir von der Verwirklichung des alten Traums des Vetus, der durch den Bau des Ostkanals 1883 Wirklichkeit wurde, und streifen dabei rasch die Zeit zwischen den beiden Weltkriegen, d. h. die Zeit zwischen 1918 und 1939. Diese Periode wird im allgemeinen als wenig günstig für große Projekte erachtet. Trotzdem ist die Wiedergeburt der großen Idee des Verbindungsweges zwischen Rhone und Rhein, doch diesmal besser an die modernen Erfordernisse angepaßt, kennzeichnend für diese Epoche.

Weitere Untersuchungen wurden durchgeführt. Obwohl das Projekt als interessant bezeichnet wurde, galt es als Utopie. Ein Kongreß über die Nutzung von Flußregulierungen, der 1925 in Grenoble und Lyon stattfand, wies es daher entschieden zurück. Diese Epoche ist vor allem geprägt von der Gründung der „Compagnie Nationale du Rhône“ dank der Initiative von zwei starken Persönlichkeiten: Léon Perrier und Edouard Herriot. Sicher war die Regulierung der Rhone das erste Ziel, das

die beiden ansteuerten, aber das Gesamtprojekt schwebte ihnen doch immer vor Augen, wobei ihre Ansichten leicht divergierten.

Edouard Herriot neigte mehr dem Projekt zu, Rhone und Rhein über die Schweiz zu verbinden, wie aus Dokumenten zu schließen ist. So erklärte er am 18. August 1932 vor dem Stadtrat von Lyon: „Ich habe das Projekt einer Verbindung von Lyon und Genf und von Genf zum Rhein über die obere Rhone nicht fallengelassen. Die Deutschen haben im Gebiet der oberen Donau gleiche Arbeiten begonnen. Das europäische Gleichgewicht kann durch Arbeiten dieser Größenordnung vollständig verändert werden.“

Léon Perrier dagegen äußerte 1919:

„Durch den Waffenstillstand und die Heimkehr des Elsaß können wir die großen Wasserstraßen der Saône direkt in Richtung des Rheins verlängern und anschließend den Rhone-Kanal zum Rhein führen, ohne die Wasserstraßen und französisches Territorium zu verlassen. So werden das Tal der Saône und der Durchbruch der Vogesen gezwungenermaßen ihre historische Rolle wieder aufnehmen, nämlich Hauptverbindungsweg zwischen dem Tal des Rheins und dem Mittelmeer zu sein.“ Und auch eine andere Äußerung von Léon Perrier muß hier erwähnt werden. In seinem Bericht über das Rhonegesetz schreibt er: „In Frankreich sollten Schiene und Kanal sich verbinden, statt sich zu bekämpfen und die Eisenbahnen die Schwertransporte den Wasserwegen überlassen. Zum Nutzen Europas und angesichts der deutschen Bemühungen, den alten karolingischen Traum einer Verbindung zwischen Rhein und Donau Wirklichkeit werden zu lassen, muß der Wasserlauf der

Rhone reguliert und ihre Verbindung mit dem Rhein hergestellt werden.“

Soweit der Bericht über die Arbeiten an dem Rhone-Projekt. Dazu kamen die Hoffnungen, die man in die Regulierung der Mosel setzte. 1953 wiesen die Verkehrsminister Europas der Rhein-Rhone-Verbindung nur die zweite Dringlichkeitsstufe zu.

Schließlich war es der gemeinsame Markt, der diese Idee wieder aktuell werden ließ. Ausgehend von einer Konferenz der Verkehrsminister im Jahre 1958 wurde die Rhein-Rhone-Verbindung als Empfehlung 1960 von der Kommission der EG akzeptiert. In den letzten Jahren gibt es eine Fülle von Berichten, Untersuchungen, Dokumenten, von Hoffnungen, aber auch von Enttäuschungen, die den Fortgang des Projektes markieren.

Nachfolgend seien einige davon genannt:

- Bericht von Abel Thomas (1960)
- Bericht der Kommission Bouloche (1961—1962) (vierter Plan)
- Bericht der Commission Nationale de l'Aménagement du Territoire (1964), genannt „Bericht Gaspard“.

Erwähnenswert ist auch die Tagung, die am 4. Dezember 1961 in Lyon mit mehr als 1000 Teilnehmern stattfand, die sich für die wirtschaftlichen Belange der Gebiete an der künftigen Wasserstraße einsetzten. Diese Tagung war die Geburtsstunde der Association Mer du Nord-Méditerranée.

Es war jedoch der fünfte Mehrjahresplan, der unbestritten die meisten Hoffnungen erweckte. Er bildete den Ausgangspunkt für eine heiße Parlamentsdebatte über das Rhein-Rhone-Projekt, in der vor allem der Bürgermeister von Straßburg, Pflimlin, sich außerordentlich sachkundig zu dem Pro-

jekt äußerte. Die Antwort des Premierministers Georges Pompidou gab den Hoffnungen neuen Auftrieb: „Die Achse Nordsee—Mittelmeer wird schon seit langem diskutiert und es ging vor allem darum, ob sie als Wasserstraße verwirklicht werden soll. Experten stellten dies in Frage, wie Herr Präsident Pflimlin ausführte. Die Regierung hat jetzt entschieden. Die Regierung hat dieses Problem gelöst. Es wurde vereinbart, daß diese Achse Nordsee—Mittelmeer als Netz von Schifffahrtswegen mit zwei Abzweigungen, die eine zum Elsaß und zum Rhein führend, die andere zur Mosel, verwirklicht werden soll.“

Obwohl General de Gaulle feierlich erklärte, daß für ihn die Achse Rhein-Rhone der Grundpfeiler Europas sei, entsprachen doch bereitgestellte Geldmittel und die Fortschritte in den Jahren 1965 bis 1970 in keiner Weise den Hoffnungen, die von den oben zitierten Erklärungen und dem fünften Mehrjahresplan geweckt worden waren. Die Konjunkturentwicklung, aber vor allem auch die Ereignisse vom Mai 1968, verhinderten die notwendige Erhöhung der Kredite zum Beginn der Arbeiten an dem elsässischen Teil der Wasserstraße Nordsee—Mittelmeer.

Der sechste Mehrjahresplan verdient genauere Betrachtung, weil er erst nach vielen Diskussionen endlich angenommen wurde. Dabei kam es zu einer Debatte, weil der Lhermitte-Bericht jedes Projekt einer Verbindung durch Großwasserstraßen völlig verworfen hatte. Der sechste Mehrjahresplan sieht die Regulierung der Rhone zwischen Fos und Auxonne als vordringlich vor und bewilligte entsprechende Geldmittel.

Im Text dieses Planes wird allerdings die Achse Nordsee—Mittelmeer ebenso wenig

wörtlich erwähnt, wie die Verbindung Saône-Rhein. Dagegen werden die Geldmittel laufend zur Verfügung gestellt. Mit dem Beginn des Bauabschnittes Fos nahm die vollständige Rhoneregulierung eine gute Entwicklung. Zwischen Dezember 1972 und Januar 1973 wurden drei entscheidende Abschnitte fertiggestellt. Am 7. September 1972 erklärte Premierminister Messmer in Straßburg:

„Die Wasserstraße Nordsee—Mittelmeer muß rechtzeitig fertiggestellt werden. Diese Verwirklichung liegt Ihnen sehr am Herzen. Der sechste Mehrjahresplan bestätigte auch die Notwendigkeit und bewilligte die Mittel für einen möglichst weitgehenden Ausbau dieser Wasserstraße. Es ist allerdings noch eine Reihe von Bauabschnitten vorzusehen:

- Die Fertigstellung der Arbeiten am Rhoneverlauf, für die in Zusammenarbeit mit Deutschland bis zum Jahre 1977 eine Milliarde Francs zur Verfügung gestellt wird.
- Die Fortführung und Erweiterung der Rhoneregulierung, die Entwicklung des Gebietes um Marseille durch die Beendigung des Bauabschnittes von Fos. Wenn diese nutzbringende Verbindung mit dem Norden fertiggestellt ist, wird der Süden des Landes ein größeres wirtschaftliches Gewicht erhalten.
- Die Untersuchung und Vorbereitung des letzten Abschnittes, des Ausbaues der verschiedenen Staustufen, wobei die Compagnie Nationale du Rhône eine sehr wesentliche technische Mit Hilfe leisten könnte, und der Wille zur Zusammenarbeit, der für jede Übereinstimmung vorausgesetzt werden muß.“

Weiter erklärte Olivier Guichard, Minister für Landschaftsgestaltung, Wohnungsbau und Tourismus, im Oktober 1972 vor dem Senat:

„Die Arbeiten, die durch die Compagnie Nationale du Rhône ausgeführt wurden, werden wahrscheinlich 1977 beendet sein. Von diesem Zeitpunkt an werden Schiffs Transporte von 3000 t die Rhone bis auf die Höhe von Saint-Symphorien befahren können. Ich habe bereits angekündigt, daß wir die vorbereitenden Untersuchungen für den Ausbau der Staustufen der Compagnie Nationale du Rhône übergeben können. Wenn die Untersuchungen gut vorangehen, kann die Arbeit an den Staustufen 1977/1978 beginnen, so daß mit einer Beendigung 1982 zu rechnen ist. Diese Daten sind nicht aus der Luft gegriffen: Wir haben feste Vorstellungen von den Gesamtkosten, die für den Ausbau der Staustufen anfallen. Sie liegen bei 2 Milliarden Francs. Zu diesem Zeitpunkt werden auch die Verbindungsarbeiten zwischen Rhein und Main beendet sein. Wir könnten also im Jahre 1982 ein ausreichendes Verbindungssystem zwischen dem Westen und Osten Europas haben.“

Beim Empfang einer Delegation der Association Mer du Nord - Méditerranée am 10. Januar 1973 präziserte und bestätigte Guichard nochmals seine vorangegangenen Erklärungen und verkündete den Abschluß eines Vertrages mit der Compagnie Nationale du Rhône für eine Untersuchung über die technischen Einzelheiten des Vorhabens. Trotz mancher Verzögerung läßt sich heute bestätigen, daß entscheidende Fortschritte erzielt wurden.

Am 24. November 1975 bestätigte der Präsident der Republik, Valéry Giscard

d'Estaing, in Dijon vor der überregionalen Konferenz, die sich mit dem Nordsee—Mittelmeer-Projekt befaßte, nochmals die Verpflichtungen zum Ausbau der Wasserstraße, die er von seinen Vorgängern übernommen hat.

Es bleibt zu wünschen, daß damit die langwierige historische Entwicklung für das Projekt Nordsee—Mittelmeer ihren guten Abschluß finden wird.

Literaturverzeichnis

Zeitschrift der „Société Industrielle de Mulhouse“ (1959)

„Le Canal du Rhône au Rhin“: Problèmes d'Histoire et d'Economie“ von R. Descombes, Ingenieur für öffentliches Bauwesen in Mülhausen

„Le Rhône, Dieu conquis“, von Gilbert Tournier, ehem. Direktor der Compagnie Nationale du Rhône

Die Krönung einer Arbeit von 30 Jahren

C. Gemaehling, Chefsingenieur des
Straßenbauamtes, Generaldirektor der
Compagnie Nationale du Rhône (C.N.R.),
und

P. Savey, Chefsingenieur des
Straßenbauamtes, Leiter der Forschungs-
abteilung bei der C. N. R.
stellen das Projekt einer Verbindung
zwischen Rhein und Rhone vor

Das technische Projekt einer Verbindung
Rhein-Rhone — genauer des Abschnittes
Niffer-Laperrière, der Rhein und Saône
verbindet — wurde von der Compagnie
Nationale du Rhône im Auftrag des Mini-
steriums für das Bauwesen erstellt. Die-
ses Projekt basiert auf zwei Forschungs-
aufträgen, die am 1. Juni 1973 und am
3. September 1975 vergeben wurden.
Die Gesellschaft befaßte sich zunächst mit
Arbeiten, durch die eine umfassende und
genaue Kenntnis der Landschaft zu er-
halten war:

- Topographische Vermessungen von
27 000 ha und 1700 Querprofilen im
Tal des Doubs;
- Untersuchungen der Bodendecke durch
1100 Bohrungen;
- Allgemeine geologische Untersuchun-
gen in Zusammenarbeit mit Professor
Barbier von der Universität Grenoble,
Mitglied des ständigen Ausschusses
für Stauwerke;
- Hydrologische Arbeiten — Messungen
und statistische Auswertungen des
Doubs und seiner Nebenflüsse.

Die Compagnie ließ dann folgende Mo-
delle herstellen, die es erlaubten, die Pro-
bleme in anschaulicher Weise zu behandeln:

- ein maßstabgerechtes Modell, das zu-
sammen mit einer mathematischen Be-
rechnung eine genaue Untersuchung
des entsprechenden Kanalabschnittes
erlaubt;
- ein maßstabgetreues Modell zur Unter-
suchung der Öffnungszeiten der
Schleusen;
- ein mathematisches Modell zur Unter-
suchung der Flutwellen, die durch die
Schleusen verursacht werden;
- ein mathematisches Modell zur Infor-
mation über die Ausbreitungen des
Hochwassers im Tal des Doubs;

- verschiedene Optimierungsmodelle zur
Untersuchung der Lebensbedingungen
im Wasser.

Das Projekt wurde schrittweise von der
Abteilung für Seehäfen und Wasserstraßen
im Ministerium für das Bauwesen (Mini-
stère de l'Équipement) erstellt. Die ersten
Pläne wurden den Kreisen, den Départe-
ments und Handelskammern in Versamm-
lungen vorgestellt, die der Abstimmung
dienen sollten und die gemeinsam mit der
Association Mer du Nord - Méditerranée
arrangiert waren. Dann führten die Prä-
fekten der betroffenen Départements auf
Wunsch des Ministeriums für das Bau-
wesen Sitzungen in den Gemeinden durch,
bei denen die Compagnie das Projekt den
lokalen Vertretern zur Begutachtung vor-
legte. 85 Versammlungen dieser Art fan-
den vom Januar 1974 bis Januar 1976 statt.
Dabei wurden die örtlichen Gegebenheiten
erörtert und ihnen — soweit nötig — Rech-
nung getragen.

In diesem Bearbeitungsstand war das Pro-
jekt allerdings noch nicht endgültig. Es
mußte noch den verschiedenen Verwal-
tungsbehörden zur Kenntnis vorgelegt
werden. Nach evtl. Überarbeitungen auf-
grund von Einwänden wurde das Projekt
zur öffentlichen Beurteilung über seinen
Nutzen freigegeben; das zog sich bis Ende
1976 hin. Mit Erlaß des Staatsrates wurde
die Bedeutung dieses Projektes 1977 der
Öffentlichkeit bekanntgemacht.

Die Haute Assemblée wird somit die Re-
sultate der verschiedenen Befragungen
zur Kenntnis nehmen.

Allgemeine Merkmale des Projektes

Die neue Wasserstraße nimmt einen Ver-
lauf, der dem von La Chiche im Jahre 1753
für den Rhein-Rhone-Kanal sehr ähnlich

ist und auf den in Untersuchungen der Schifffahrtsämter (Services de la Navigation) in den Jahren 1965 bis 1972 verwiesen wird. Aber zum Unterschied zum alten Kanal bedient sich das Projekt der modernen Technik, um Niveau-Unterschiede von 10 m bis 20 m durch Schleusen jeder Höhe zu bezwingen. Ausgehend vom Rhein bei Niffer erreicht die Wasserstraße Mülhausen, indem sie dem modernisierten Abschnitt des Kanals von Hüningen folgt. Sie geht dann durch das Tal der Ill bis Illfurth, das Tal der Larque bis nach Wolfersdorf und überschreitet die Wasserscheide zwischen Valdieu-Lutran und Froidefontaine. Der elsässische Höhenunterschied wird durch sechs aufeinanderfolgende Schleusenabschnitte überwunden, die sehr kurz sind, aber ein sehr großes Gefälle aufweisen. Insgesamt beträgt der Höhenunterschied 105,90 m bei einer Gesamtstrecke von 44,4 km.

Nach einem Teilungsabschnitt von 12,2 km Länge verläuft der Kanal in den Tälern der Bourbeuse, des Allan und schließlich des Doubs auf einer Strecke von 159,6 km, wobei das Gesamtgefälle 143,5 m beträgt. Im allgemeinen länger als die elsässischen Kanalabschnitte und von geringerem Gefälle unterscheiden sich diese Strecken auch dadurch, daß sie — mit Ausnahme von den drei ansteigenden Kanalabschnitten — nicht künstlich angelegt sind, sondern durch die Kanalisation des Doubs entstehen. Auf diesem Weg durchläuft der Kanal die Städte Montbéliard, Baume-les-Dames, Besançon und Dôle. Ein letzter Kanalabschnitt von 12,8 km Länge überquert die Hochflächen, die Saône und Doubs trennen, und verbinden sie solcherart mit Laperrière. Das Gefälle beträgt 14,2 m.

Im ganzen hat diese Wasserverbindung eine Länge von 229 km und besteht aus 23 Abschnitten mit 24 Schleusen, wodurch ein Gesamthöhenunterschied von 263,6 m bewältigt wird. Die Höhenunterschiede sind ausschließlich durch Schleusen zu überwinden, denn die besonderen landschaftlichen Gegebenheiten sind für die Einrichtung von Anlagen dieser Art ungeeignet.

Mehr als die Hälfte der Route — etwa 123 km — bildet ein künstlicher Kanal. Die Länge des kanalisiertes Flusses beträgt 100,5 km. Die addierte Länge der Schleusenkammern liegt bei 5,5 km.

Die Bedeutung der Anlage

Es handelt sich hier um eine sehr wichtige Anlage, von der drei Bezirke, fünf Départements und 134 Gemeinden direkt berührt werden. Sie läßt sich vielleicht mit der Mosel-Kanalisierung oder mit der Main-Donau-Verbindung vergleichen. Nachfolgende Angaben geben vergleichende Bruttozahlen, wobei zu beachten ist, daß die Kanalisierung der Mosel von Thionville nach Koblenz und die Rhein-Main-Donau-Verbindung von Bamberg bis Kelheim berücksichtigt wurden:

	Rhein- Rhône	Mosel	Main- Donau
Länge der Strecke (km)	229	270	159
Höhenunterschied (m)	264	90	243
Anzahl der Schleusen- abschnitte	23	14	15
Volumen der Erdbe- wegungen (Mm ³)	74	22,7	73
Betonvolumen (Mm ³)	2,6	0,9	2,3

So scheint die Rhein-Rhone-Verbindung durchaus vergleichbar mit der Main-Donau-Verbindung zwischen Bamberg und der Donau, die zu 40 % fertiggestellt ist. Andererseits ist das Arbeitsvolumen hier dreimal so groß wie an der Mosel zwischen Thionville und Koblenz (obwohl die Länge fast gleich ist), weil Höhenunterschiede das Dreifache ausmachen.

Die Gesamtkosten betragen ohne Steuern — auf den Monat Januar 1976 bezogen — 4900 MF oder 5600 MF inklusiv aller Abgaben. In diesem Betrag sind nicht nur die Arbeiten enthalten, sondern auch die Untersuchungen, die für die Ausführungen notwendig waren, der Ankauf des Bodens, die Einrichtung der Baustelle, einschließlich der erforderlichen Straßenverbindungen und alle sonstigen Arbeiten an Ort und Stelle.

Die Abmessungen

Das Projekt ist für die Klasse I A vorgesehen, d. h. es muß die Durchfahrt eines Schubverbandes (bestehend aus zwei großen Lastkähnen) von $76,50 \times 11,40$ m und einem Motorschiff von 19 m bis 30 m mit einem Tiefgang von 3 m gestatten, was einer Höchsttonnage von 4400 t entspricht. Zwei wichtige Punkte sind zu beachten: Die Rheinflotte verfügt schon jetzt über Schiffe vom Typ „Europa II“, die einen Tiefgang von 4 m haben, Tanker sogar 4,25 m. Schiffe dieses Types befahren auch die Seine. Die ersten Schubverbände, die auf der Rhone seit Ende 1975 aufkreuzen, haben die gleichen Abmessungen. Diese Schiffstypen werden sich entwickeln, daher ist es wahrscheinlich, daß sie zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Rhein-Rhone-Kanals, d. h. in etwa zehn Jahren, sehr stark vertreten sein werden. Das Tal des Doubs ist eng und voll Win-

dungen. Der Bau einer zweiten Schleuse wird sehr schwierig sein; deshalb ist es sehr unwahrscheinlich, daß sie breiter als 12 m ausfallen wird. Ebenso wird es kostspielig sein, die Fahrrinne zu erweitern. So ist also eine Entwicklung der Schifffahrt mit Hilfe von Schubverbänden mit vier Flachkähnen nicht möglich. Diese Entwicklung ist vernünftigerweise nur durch eine Vertiefung möglich, wobei der Verband von zwei Kähnen beibehalten werden muß. So ist eine Tiefe von 3 m auf 4 m herbeizuführen, d. h. eine Vergrößerung der Tonnage von 4400 t auf 6000 t.

Aus diesem Grund ist das Projekt so geplant, daß es zunächst ein Befahren von Schiffen für 3 m Wassertiefe vorsieht, daß aber ein späteres Ausbaggern des Kanalbettes auf 4 m möglich ist. Daher müssen Anlagen, die schwierig zu ändern sind (Schleusen und Kanalabschnitte), aus Gründen der Abdichtung sofort für eine Maximaltiefe konstruiert werden. Diese erweiterungsfähige Konzeption des Projektes erfordert Investitionen, die sich erst später bezahlt machen. So gestatten die tieferen Kanalabschnitte bei gleicher Kraft eine größere Geschwindigkeit der Schubverbände mit 3 m Eintauchtiefe, die bis zu 17 % beträgt. Ebenso wird die Zeit des Auslaufens der Schleusen um 40 % gesenkt. So haben die Verbände mit einer Schiffstiefe von 3 m unmittelbar einen bedeutsamen Vorteil durch die Vorbereitung des Kanalbettes an verschiedenen Punkten für eine Schiffstiefe von 4 m.

Die Compagnie hat eine Anzahl von theoretischen Untersuchungen und auch am maßstabgetreuen Modell durchführen lassen, um der Direktion für Wasserstraßen die Möglichkeit einer genauen Definition und Festlegung der technischen Merkmale zu geben, die diese neue Wasserstraße

zur Erreichung des bestimmten Zieles haben muß. Die wichtigsten Beschlüsse

der Verwaltung sind in folgender Aufstellung angeführt.

	Kanalabschnitt	Flußabschnitt
<input type="checkbox"/> Laufendes Profil		
Tiefe (m)	4,50	4,50
Breite am Kanalgrund (m)	36	34
Breite bei 3 m Wassertiefe (m)	42	43
Wasserquerschnitt (m ²)	202	veränderlich
Böschungswinkel	1/2	1/2
Vertiefung in den Teilen, wo der Kanal absolut dicht ist (m)	1,20	—
<input type="checkbox"/> Trassen-Daten		
Mittlerer Krümmungsradius ¹⁾ (m)	1013	670
Mindestkrümmungsradius (m)		360
Verbreiterung in der Krümmung ²⁾	$\Delta 1 = \frac{16000}{R}$	
<input type="checkbox"/> Brückenprofil		
Lichte Höhe auf P. H. E. N. (m)	6	6
Breite	40 + $\Delta 1$	40 + $\Delta 1$ oder 2 (24 + 0,6 $\Delta 1$)
<input type="checkbox"/> Schleusen		
Nutzbare Länge der Schleusenkammer (m)	185	
Nutzbare Breite (m)	12	
Tiefe (m)	$\left\{ \begin{array}{l} 5,00 \text{ b. Fluß-Schleusen} \\ 5,25 \text{ b. Kanalschleusen auf einer Länge von 15 m im Unterwasser} \\ 5,50 \text{ auf einer Länge von 15 m im Oberwasser} \end{array} \right.$	

¹⁾ Der mittlere Krümmungsradius ist, genaugenommen, keine Norm, sondern das Ergebnis der Untersuchung der Trassen. Ihre Berechnung, Abschnitt pro Abschnitt zeigt, daß der Abschnitt von Baumes-Dames (Mittlerer Krümmungsradius 485 m) der Sinusform am nächsten kommt.

²⁾ Die Verbreiterungen, die den Radien 1013, 670 und 360 m entsprechen, sind 2 m, 24 bzw. 44 m.

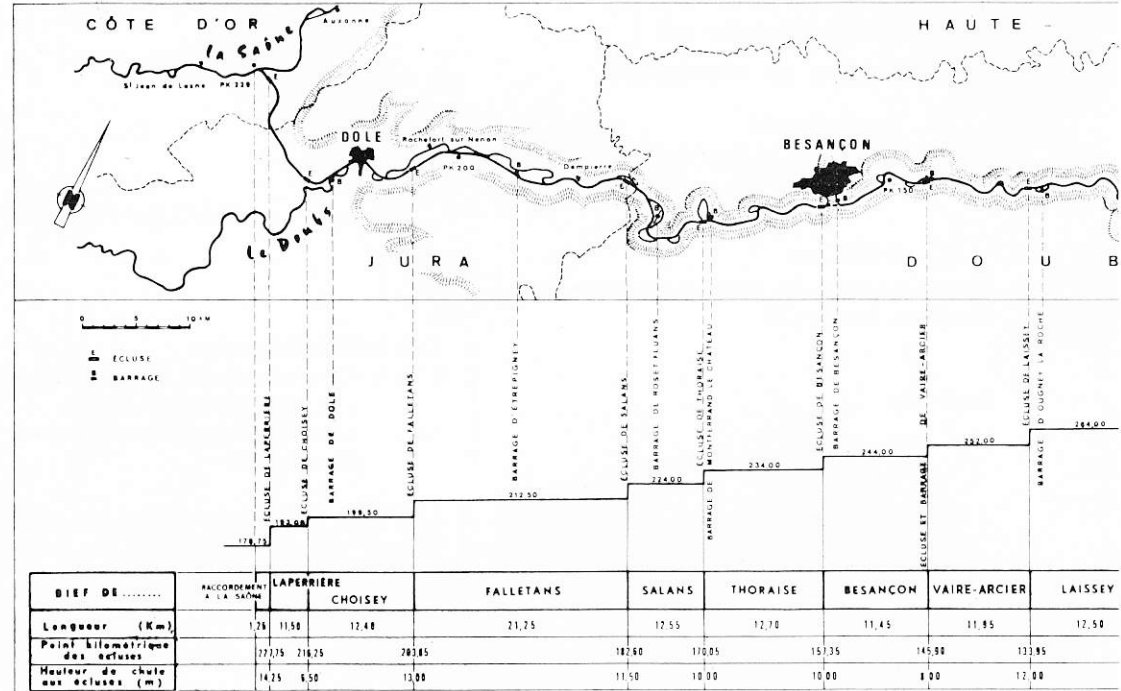
Auswirkungen auf die Umwelt

Das Abwägen der Entwicklungsmöglichkeiten dieses Projektes führt zwangsläufig

zur Frage der Rückwirkungen auf die umgebende Natur. Dabei befürchteten manche eine Veränderung der Umwelt, hervorgerufen durch den Umfang der Arbeiten.

Der Umfang der Arbeiten sollte jedoch zuerst einmal klargestellt werden. Sie bestehen vor allem in der Länge der zu bewältigenden Strecke, geben daher nicht von vornherein ein landschaftsschädigendes Bild. Die Dämme haben im Tal des Doubs eine Höhe von einigen Metern, meist von 3 m bis 6 m. Sie werden flußabwärts im elsässischen Teil des Kanals höher, weil dort die großen Schleusen entstehen und die Dämme teils eine Höhe von etwa 10 m erreichen. Die Schleusen sind kaum sichtbar; ihre Zugänge sind der Landschaft angepaßt. Auch die Staudämme treten nicht in Erscheinung. Je nach Wunsch können auch die Laufstege ent-

fallen und durch Galerien im Schleusenbett ersetzt werden. Die aufgefüllten Flächen und die Böschungen der Dämme sind bewachsen und mit Bäumen bepflanzt. Die Ufer der Flüsse sind durch natürliche Steinaufschüttungen geschützt. Der Bitumenschutz des Kanals überragt die Wasseroberfläche um nur 0,80 m, an die sich eine Grasfläche anschließt. Die landschaftliche Umwelt der Städte, vor allem Dôle, Besançon, Clerval, Montbéliard, Valdieu, Mülhausen, wurde mit besonderer Sorgfalt eingeplant. So wird es ein leichtes sein, die Schönheiten der Landschaften zu erhalten, ja sie sogar erst recht zur Geltung zu bringen, wie dies

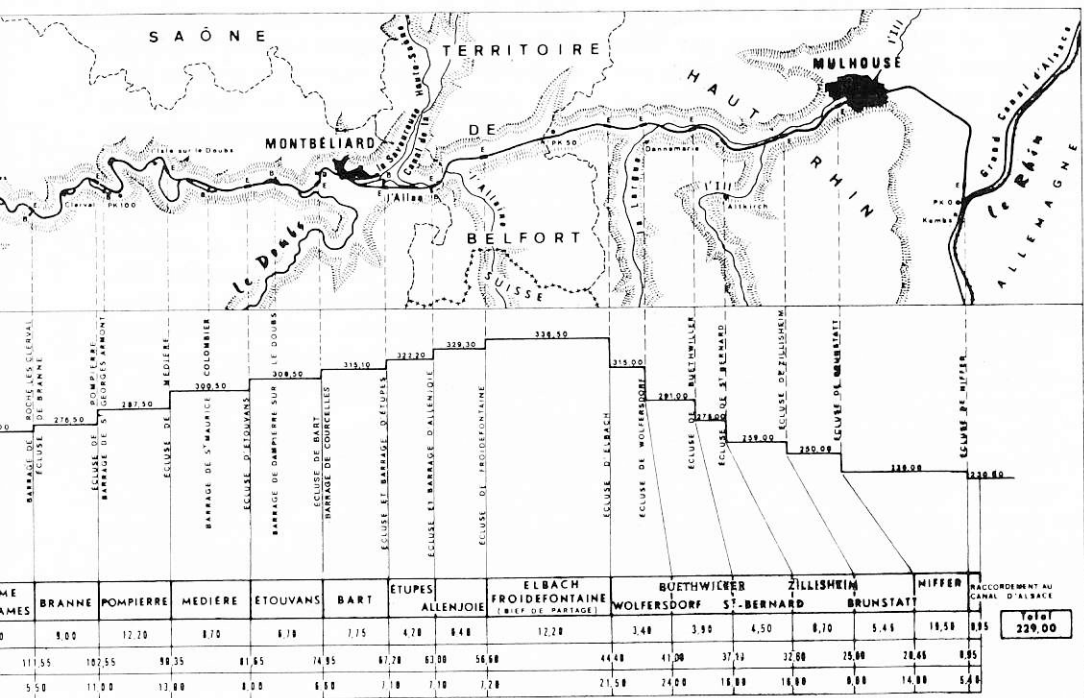


Verlauf der künftigen Verbindung Saône—Rhein, deren Länge 229 km betragen wird.

bei dem Rhein-Main-Donau-Kanal häufig der Fall ist. Die natürliche Umgebung umfaßt aber nicht nur die Landschaft, sondern auch Wasser, Fauna und Flora. Diese Frage stellt sich im besonderen für den Doubs, denn die Jll und die Largue gehören nicht zu dem geplanten Wasserweg. In diesem Zusammenhang sei die Aktion „sauberer Doubs“ erwähnt, die eben angelaufen ist.

Nun ist der Doubs bereits kanalisiert und besteht aus einer Folge von Stauhaltungen. Diese umfassende Anlage bringt jedoch keine grundlegende Veränderung der Umwelt mit sich. Schon jetzt lassen sich folgende Feststellungen treffen:

- der Doubs wird kein einheitliches Aussehen erhalten, aber durch die Windungen und Schleifen, die keine Schifffahrt zulassen, durch die Schleusen, die ausgebaggerten Teile und die Kanäle wird er eine Vielfalt der Formen und des Verlaufs bekommen, was für den biologischen Zustand des Wassers nur günstig ist;
- die Wasseroberfläche, die im ganzen sehr viel größer wurde, bietet damit eine bessere Anreicherung mit Sauerstoff;
- einige feste Schwellen werden verschwinden, die beweglichen Stauwehre bieten Möglichkeiten besserer Sauer-



stoffanreicherung, so daß ihre geringe Anzahl durch höchste Effizienz ausgeglichen wurde;

- es gibt keine Wasserentnahme aus dem Kanalbett und die Abflußmengen bleiben gleich;
- die Geschwindigkeit ist in Stauhaltungen herabgesetzt, aber der Pegel ist auch jetzt schon wegen der festen Schwellen sehr niedrig.

Im ganzen wäre die Bilanz nicht ungünstig, so daß aller Grund zu der Annahme besteht, daß das wasserwirtschaftliche System des Doubs nicht besonders beeinträchtigt wird. Trotzdem sind intensive Studien über den Umweltschutz notwendig, einmal um über die jetzige Situation Klarheit zu haben, aber auch um über Maßnahmen für eine bessere Qualität des Wassers zu gewinnen.

Diese Untersuchungen beziehen sich vor allem auf folgende Punkte:

- Regulierung, um den Angelsport in den von der Schifffahrt nicht benutzten Teilen des Doubs zu fördern (Erdarbeiten, Vegetation, Schaffung von Laichplätzen usw.);
- Untersuchung über die notwendigen Maßnahmen zum Schutz der Ufer;
- Untersuchung von geeigneten Maßnahmen, um die Sauerstoffanreicherung der Staudämme zu erhöhen;
- Nutzung von Gegenkanälen zur Entwicklung der Fischzucht.

Mit diesen Untersuchungen wurde eben begonnen; sie sollen bis zum Arbeitsbeginn in Zusammenarbeit mit Experten für jedes einzelne Problem bis ins Detail weitergeführt werden.

Auswirkungen auf die Landwirtschaft

Es dürfte klar sein, daß das Projekt so angelegt ist, daß die Landwirtschaft keinen

Schaden nimmt. So wurden alle Maßnahmen getroffen, damit der Grundwasserspiegel durch die neue Wasserstraße nicht leidet. Auf diesem Gebiet bürgt die große Erfahrung der Compagnie Nationale du Rhône, die sich in der Gesamtgestaltung des Rhonetals zeigt, die richtigen Dispositionen.

Die Schwierigkeiten des Projektes im Blick auf die Landwirtschaft beruhen ausschließlich auf der Enteignung von 4300 ha Land, das sich wie folgt aufteilt: Brachland, Wald und Dickicht: 800 ha; Wiesen: 1600 ha; Felder: 1900 ha.

Der Anteil des kultivierbaren Bodens beträgt jedoch weniger als 50 % der Gesamtfläche. Es ist durchaus möglich, daß einige Hektar nicht benötigten Landes der Landwirtschaft wieder zugeführt werden können. Außerdem müssen im Rahmen des Gesetzes zusätzliche Maßnahmen ergriffen werden, um den enteigneten Bauern die Anpassung an das Berufsleben zu erleichtern. Es wird vor allem nötig sein, entscheidende Flurbereinigungen zu machen. Die Kosten dafür sind bereits in den Voranschlägen berücksichtigt. Es ist zudem nicht ausgeschlossen, daß diese Arbeiten einen Anlaß zur Modernisierung der Landwirtschaft auf gewissen Gebieten geben.

Beschreibung des Projektes

Die Verbindung Saône-Rhein, die sich auf einer Länge von 230 km im Elsaß und in der Franche-Comté erstreckt, durchläuft so typische Landschaften, daß es durchaus verständlich ist, wenn das Projekt in einzelnen Abschnitten beschrieben wird, die jeweils eigene Merkmale aufweisen. Sechs Teilabschnitte von unterschiedlicher Länge sind dabei zu unterscheiden.

Beginnend am Rhein ist zunächst der elsässische Teil zu betrachten, der im De-

partement Oberrhein liegt und der die Ebene des Elsaß mit dem tiefsten Punkt am Rande des nördlichen Sundgau verbindet.

Zwischen dem Oberrhein und dem Gebiet von Belfort liegt der höchste Punkt, der die gesamte Trasse beherrscht.

Der dritte Teilabschnitt beginnt mit dem Abfall zur Rhone hin; er verläuft im Gebiet von Montbéliard in der Provinz von Belfort und im Norden des Departements Doubs.

Der vierte Teilabschnitt fängt in Voujeaucourt an und folgt dem mäanderartigen Verlauf des Doubs im Grund eines relativ engen Tales bis nach Dampierre.

Das Tal der Doubs wird auf der Höhe von Dôle breiter und geht in den fünften Abschnitt über, der im Departement Jura liegt.

Schließlich geht die Trasse nach Westen; sie verläßt das Tal des Doubs, um sich durch einen sechsten Teilabschnitt mit der Saône zu vereinigen, der einmal im Departement Jura und dem Departement der Côte d'Or verläuft.

Der elsässische Teilabschnitt

Zwei Trassen waren möglich, um die Burgundische Pforte mit dem Rhein zu verbinden. Die eine führt direkt durch die elsässische Ebene bis auf die Hochfläche (was eine Anlage von großer Höhe erfordert hätte) und auf diesem Plateau bis nach Valdieu.

Die andere Trasse benutzt einfach den bestehenden Kanal von Hünningen bis nach Mülhausen, dann das Tal der Ill bis nach Illfurth und geht schließlich durch das Tal der Largue. Sie bewältigt die Höhe mit modernen Mitteln und verfügt über Schleusen, um die verschiedenen Höhen-

unterschiede zwischen den Kanalabschnitten zu überwinden.

Untersuchungen haben gezeigt, daß sich die beiden Trassen in punkto Kosten nur wenig unterscheiden. Da die zweite Trasse jedoch bei der lokalen Bevölkerung viel besser ankam, hat sich der Minister dafür entschieden. Diese Trasse hat eine Länge von 44,4 km und ist in sechs Abschnitte aufgeteilt. Es handelt sich dabei um einen durchweg künstlichen Kanal; die Wasseroberfläche hat eine Breite von 55 m bis 60 m und paßt sich in den Tälern sehr gut den natürlichen Bodenerhebungen an, so daß nur wenige Erdarbeiten notwendig sind. Dieser Kanal verläuft generell am Rande des Hauptbeckens, so daß der Abfluß der Hochwasser aus Ill und Largue nicht beeinträchtigt wird.

Ist der Kanal künstlich in seiner Morphologie, so ist er es auch in seiner Wasserversorgung. Sie kommt teilweise aus dem Abfluß der Wasserscheide, zum anderen aus der Pumpstation an jeder Schleuse, die nachts das am Tage abgeflossene Wasser wieder heraufpumpt. Hier einige Einzelheiten über diese Trasse:

- sie garantiert den Zubringerdienst der Industrie- und Hafenzonen der Insel Napoléon mit den wichtigen Peugeot-Fabriken;
- der Übergang bei Mülhausen geht zwischen zwei Kais vorstatten, die 31 m voneinander entfernt sind. Bei dieser Gelegenheit wird auch die Straßenführung der Achse unter Einbeziehung der Kanalufer vollständig verändert;
- man hat weiter die Möglichkeit, einen Teil des Ill-Abflusses in den Kanal zu leiten und somit die Lage flußabwärts zu verbessern;
- diese Trasse gibt genügend Raum, eine kleine Industriezone auf einem Ge-

lände am Rande des Kanals bei Heideweiler zu errichten;

- dieser Teilabschnitt umfaßt die vier größten Schleusen der Regulierung, vor allem die von Wolfersdorf, die mit einem Gefälle von 24 m noch 2 m unter der Schleusenhöhe von Donzère-Mondragon an der Rhone bleibt;
- ein kleiner See in der Nähe von Val-dieu fügt den Kanal malerisch in die Anlage des Dorfes ein und macht damit die Befürchtungen seiner Einwohner zunichte.

Soweit die groben Umrisse des Projektes im elsässischen Teil.

Da es um einen künstlichen Kanal geht, der sehr große Höhenunterschiede zu überwinden hat, gilt dieser Abschnitt als kostspieligste Strecke des Verbindungsweges. Er ist mit einem Drittel an den Gesamtkosten beteiligt, obwohl die Länge nur ein Fünftel des Gesamtweges umfaßt. Da die Schifffahrt unbedingt auf dem Kanal mit kleinem Durchfahrtsprofil erhalten und die Enteignungen bei beiden Unternehmen aufeinander abgestimmt werden sollen, werden die Arbeiten in mehreren aufeinanderfolgenden Abschnitten vor sich gehen und insgesamt etwa sechs Jahre in Anspruch nehmen.

Die höchste Stelle

Die Wasserscheide des Kanals, die wegen des starken Gefälles im elsässischen Teil sehr viel näher am Rhein liegt als an der Saône, bildet das Wasserreservoir für die tiefer gelegenen Stauhaltungen. Es ist jedoch wichtig, daß diese höchste Stufe eine genügend große Wasserfläche besitzt, damit der Wasserspiegel nur unwesentlich gesenkt wird.

Deshalb ist dieser Kanalabschnitt einer der längsten Abschnitte der Anlage (12,2

km) und hat mit den verschiedenen Erweiterungen eine Wasseroberfläche im ganzen von 120 ha. Die Unterschiede im Wasserstand betragen nicht mehr als 30 cm. Dieser Kanalabschnitt ist an der Meereshöhe 336,50 m angelegt. Er liegt 70 m tiefer als der Abschnitt der Wasserscheide der Main-Donau-Verbindung, der bei der Meereshöhe 406 m liegt.

Paradoxerweise hat das Gebiet, das auf der Wasserscheide zwischen Rhein und Rhone liegt, eine relativ gute Wasserversorgung, da der Kanal aus fünf Flüssen gespeist wird, die sich aus den umgebenden Erhebungen in sein Bett ergießen. Diese Wassermengen sind absolut ausreichend, so daß die Pumpstationen auf der Seite der Franche-Comté für einen Schiffsverkehr in der Größenordnung bis zu 5 MT nicht nötig sind und die Pumpstationen an den Schleusen auf elsässischer Seite im Durchschnitt nur acht Monate im Jahr für einen Schiffsverkehr von 10 MT in Betrieb sind.

Die Wasserläufe sind: Der Riedinger, die Loutre, die Suarsine, die Ecrevisse und die Lutter. Zu diesen Zuflüssen kommen die beiden Einspeisungssysteme des Kanals mit kleinem Durchfahrtsprofil aus einem Abflußgraben der Largue und aus einem Abflußkanal aus Belfort. Diese bedeutsamen Zuflüsse zusammen mit dem lettenhaltigen Boden bewirken ein sumpfiges Terrain, so daß der spätere und größere Kanal zur Drainage dieses Gebietes dienen könnte, sofern die zuständigen landwirtschaftlichen Behörden dies für nutzbringend erachten.

Schließlich sollte noch auf folgenden Punkt verwiesen werden: Die Wasserfläche wäre für den Wassersport geeignet, um so mehr als die umliegende Landschaft sehr reizvoll

ist und die Stadtgebiete von Belfort und Montbéliard nicht allzu weit entfernt sind.

Die Durchquerung des Gebietes von Montbéliard

Zwischen der höchsten Stufe des Kanals und dem Doubs beginnt sich der Kanal im Gebiet von Montbéliard gegen die Saône zu senken. Auch hier führt noch ein absolut künstlicher Kanal durch den Talgrund, wo sich gegenwärtig die Bourbeuse und der Allan dahinschlängeln. Beides sind kleine Flüsse, so daß es im Gegensatz zur Jll relativ einfach sein wird, sie in den Kanal zu überführen, zumindest in den flußabwärts führenden Teil zwischen Allenjoie und Bart und im Gebiet von Sochoux und Montbéliard. Diese Lösung verringert das Risiko der Überschwemmung und schafft neue Flächen für Besiedlungen, landwirtschaftliche oder industrielle Zwecke.

In diesem Teil hat der Kanal eine Gesamtlänge von 18,3 km und ist in drei Abschnitte unterteilt. Er durchläuft hier ein dicht besiedeltes Industriegebiet und kann mit bedeutenden Industrie- und Hafenzonen verbunden werden:

- in Bourogne, wo bereits mit einem solchen Gebiet am Rande des kleinen Kanals begonnen wird, der für den späteren großen Kanal eine Art Brückenkopf für die Schwerindustrie von Belfort bildet und auch die Schweiz interessiert;
- an der künftigen Industriezone von Etupes und Exincourt, durch die das städtisch besiedelte Gebiet von Montbéliard seine Industrien vielseitiger ausbauen kann;
- und schließlich die bedeutende Peugeot-Fabrik in Sochaux-Montbéliard, die mit ihrer Front zum Kanal geht. Daraus ergibt sich eine günstige Ver-

bindung zu den Fabriken in Mülhausen; die Erzeugnisse können in Richtung Rhein oder Rhone befördert, die Rohstoffe auf demselben Wege transportiert werden.

Die drei Schleusen in diesem Gebiet lassen sich in der ersten Phase durch den Abfluß aus dem Kanalabschnitt der Wasserscheide speisen. Sobald der Schiffsverkehr es notwendig macht, werden Pumpstationen errichtet, die für die noch erforderlichen Wassermengen sorgen. So ergibt sich ein absolutes Versorgungssystem, ohne Wasserzuführung von einem Becken ins andere, ohne Entnahme aus dem Grundwasser und ohne Entnahme aus den Flüssen Doubs, Jll und Largue.

Schließlich könnte der Kanal zusammen mit wichtigen Straßenverbindungen gebaut werden, die in einem so verkehrsdichten Gebiet wie zwischen Montbéliard und Voujeaucourt auf der einen Seite und zwischen Allenjoie und Bourogne auf der anderen Seite von großer Bedeutung sind. In Voujeaucourt endet der künstliche Kanal, der vom Rhein kommt, und die Wasserstraße verläuft jetzt auf dem kanalisierten Doubs. Von Niffer kommend führt sie über eine Strecke von 75 km, die ein Drittel der Verbindung ausmacht. Die Kosten betragen bis hierher 46 % der Gesamtsumme. Dies ist der teuerste Teil der Trasse, denn der Kanal muß künstlich angelegt werden; er geht zudem durch die Stadtgebiete von Mülhausen und Montbéliard und hat einen sehr großen Höhenunterschied (50 % des Gesamtgefälles ist zu überwinden).

Der kanalisierte Doubs

Flußabwärts von Voujeaucourt bis Dôle liegt die Wasserstraße im Bett des Doubs. Wir betrachten zuerst den Doubs zwischen

Voujeaucourt und Dampierre und den Charakter der Landschaft. Das Tal ist eng und tief zwischen bewaldeten Steilabhängen eingeschnitten; in seinem Grund sind die Wiesen oft überschwemmt. Trotz der häufigen Überschwemmungen gibt es merkwürdigerweise kleine Ortschaften mit Industriebetrieben, die das Wasser des Doubs und seine Antriebskraft brauchen: Mühlen, Papierfabriken und chemische Industrien.

Das Ballungszentrum von Besançon muß gesondert gesehen werden. Es dehnt sich im wesentlichen auf den Hochflächen um den Doubs aus. In diesem ganzen Gebiet ist der Doubs bereits kanalisiert und die Schifffahrt in kleinem Umfang möglich. Durch eine Reihe von Stufen, die sein Bett aufstauen, ist der Doubs in etwa 50 Abschnitte unterteilt.

Die neue Kanalisierung wird natürlich umfangreicher sein, ohne allerdings grundsätzlich abzuweichen, denn die gesamte Teilstrecke ist durch bewegliche Stauwehre, die im Flußbett selbst Wasserreservoirs schaffen, in zehn Abschnitte unterteilt.

Auf der ganzen Strecke gibt es Besonderheiten, vor allem weil es unmöglich ist, den Windungen des Flusses zu folgen. Für die einzelnen Probleme sind, je nach den Gegebenheiten der Landschaft, verschiedene Lösungen gefunden worden, z. B.:

- zwei Durchstiche, die bei Prétière und Thoraise die Windungen abschneiden;
- der Tunnel von Besançon, der den Kanal unter der Zitadelle durchleitet. Er hat eine Länge von 1100 m und kann einen Teil der Hochwasser des Doubs aufnehmen, was die Situation der Altstadt in dieser Hinsicht stark verbessert;

— Stillegen von Flußwindungen, vor allem bei Osselle. Der Kanal bildet dort einen neuen Flußabschnitt; die Flußschleife wurde trockengelegt, was der Landschaft und dem Umweltschutz zugute kommt.

Schließlich bleibt noch zu erwähnen, daß sich die Flußkanalisierung auch positiv auf die Entwicklung von Freizeitmöglichkeiten oder Industrie auswirkt.

Die geeigneten Wasserflächen für den Sport liegen hauptsächlich im Gebiet von Appenan in der Nähe der Isle-sur-le-Doubs (dort steht eine Gesamtwasserfläche von 100 ha zur Verfügung) und im Gebiet von Avanne-Aveny bis Thoraise in der Nähe von Besançon (wo 150 ha Wasserfläche genutzt werden können).

Das Gebiet um Besançon in der Höhe von Thise bietet die interessantesten Möglichkeiten für die Industrie. In Baume-les-Dames z. B. ist ein rascher Ausbau von Gewerbeflächen möglich.

Diese neue Kanalisierung des Doubs bringt in vielen Fällen die Wiederaufnahme von Arbeiten an der Flußüberquerung sowie Umlegungen von Straßen am Steilufer des Flusses mit sich. Es sind in diesem Teil etwa 30 Brücken zu bauen. Daraus erwächst gleichzeitig die Möglichkeit, das Verkehrsnetz erheblich zu modernisieren, das in diesem engen Tal eine besondere Dichte aufweist.

Die Ebene von Dôle

Flußabwärts von Dampierre erweitert sich das Tal des Doubs, während gleichzeitig die Flußwindungen ausgeprägter werden. Die Kanalisierung wird dadurch etwas anders, denn es entsteht ein langer Seitenkanal am Fuß der Abhänge des linken Ufers, damit das Überschwemmungsgebiet

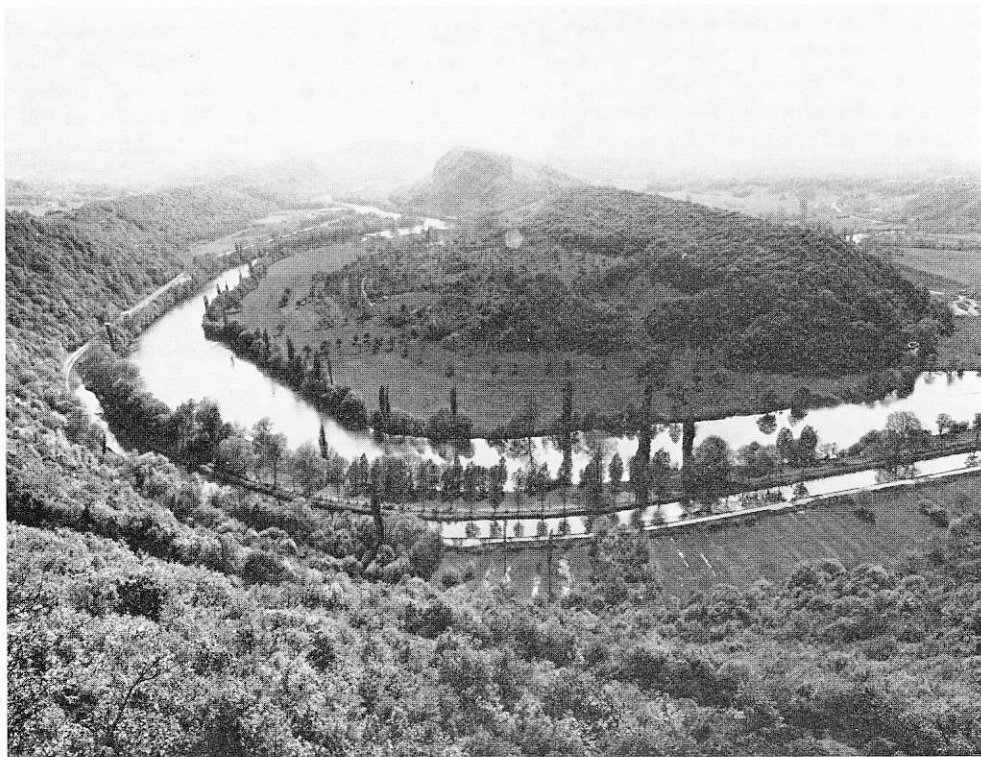
des Flusses entlastet und die Hochwassergefahr im Gebiet von Dôle nicht verschlechtert wird.

Die Gesamtheit dieses Abschnittes zwischen Dampierre und Choisey teilt sich in zwei Stufen und hat eine Länge von 33,6 km: Die flussaufwärts laufende Stufe von Falletans; die flussabwärts laufende Stufe von Dôle. Sie verdient besondere Beachtung wegen des alten Stadtgebietes von Dôle.

Die Lage der Schleusen ist so fixiert, daß die malerische Altstadt bewahrt werden

kann. In ihr liegen der Garten von Garibaldi und der Gerber-Kanal (an dem sich das Haus von Pasteur befindet). Gleichzeitig macht es dieses Projekt möglich, die Industrie- und Hafenzone großzügig auszubauen; ein Anfang wurde schon flussabwärts im Ballungszentrum am Ufer des Doubs gemacht. Dadurch wird ein Umbau der Brücke von Dôle notwendig. Von der neuen Brücke eröffnet sich ein schöner Blick auf die Altstadt.

Dieser gesamte Abschnitt liegt im Département des Jura.



Anschluß des Doubs an die Saône

Der Doubs verläuft von Dôle aus praktisch parallel mit der Saône. Oder die Kanalisierung der Saône im weitesten Umfang erstreckt sich bis Auxonne im Nordwesten von Dôle. Deshalb erscheint ein rascher Anschluß an die Saône natürlich; er wird über den kürzesten Weg einer Stufe hergestellt, der Stufe von Laperrière mit einer Länge von 12,75 km. Dieser Kanalabschnitt überquert die Hochfläche zwischen den Tälern des Doubs und der Saône und bietet eine Reihe von interessanten Einzelheiten.

Der Kanal geht in der Nähe der bedeutenden chemischen Industrie von Tavaux vorbei, die eine Hafenanlage mitten in den Industriebetrieben erhalten soll.

Die örtlichen Bodenverhältnisse gestatten es, zwei große Wasserflächen von 100 ha zu schaffen, die besonders für den Wassersport und allerhand Freizeitvergnügungen der Bevölkerung von Dôle geeignet sind.

Schließlich wird es möglich sein, die Erdarbeiten für die Autostraße A 36 gemein-

sam mit den Arbeiten für den Kanal auszuführen, denn auf diese Weise können überschüssige Baustoffe beim Aushub für den Kanal für die Autostraße genutzt werden.

Zusammenfassung

Die Verbindung Rhein-Saône ist die Krönung des Unternehmens, an dem bereits seit 30 Jahren am Rhein und an der Rhone gearbeitet wird, und zugleich eine sehr wesentliche Komponente der französischen Infrastruktur.

Wohlverstanden, es handelt sich zunächst um das Projekt einer Wasserstraße. Unter diesem Gesichtspunkt wird dieses Werk einen Markstein im Netz der Wasserstraßen mit großen Durchfahrtsprofilen und eine wirksame und moderne Verbindung zwischen den Becken des Rheins und der Rhone darstellen. Aber es ist nicht nur eine Wasserstraße, es ist ebenso der Beginn von neuen Infrastrukturen, die in allen Bereichen neue Perspektiven eröffnen.

Aktuelle Perspektiven des Rhein-Rhone-Projektes

Von Minister a. D. Louis Joxe,
Abgeordneter des Départements Rhône,
Präsident der Interregionalen
Rhein-Rhone-Kommission

Das Wasserstraßennetz Frankreichs ist immer noch das längste, aber auch das älteste System dieser Art auf dem Kontinent. Flußregulierungen und der Bau von Wasserstraßen (chemins qui marchent — um einen Ausdruck von Blaise Pascal zu gebrauchen) beschäftigten die Monarchie, ja Napoleon selbst und schließlich auch die 3. Republik in ihren Anfängen. Der Sonnenkönig, der Kaiser und die großen Demokraten am Ende des 19. Jahrhunderts sahen darin Möglichkeiten, den Binnenhandel zu erleichtern und anzuregen. Schon seit Jahrhunderten waren Wasserstraßen unerläßliche Verbindungsmöglichkeiten zwischen der Umgebung von Paris, dem Norden Frankreichs und Lothringens, wo sich in jüngster Zeit alle Industrien konzentrierten, angefangen von den Rohstoffen Kohle und Eisen, Ausgangsbasen für die Schwerindustrie bis zur Textilindustrie, die sich mit der Herstellung und Verarbeitung von Wolle, Leinen und Baumwolle befaßt.

An anderen Stellen des Landes waren die Anstrengungen begrenzter, wie z. B. bei der Regulierung kleiner Flüsse in der Bretagne, durch die der Handel in kleinerem Stil in diesem etwas benachteiligten Gebiet möglich wurde. Dies gilt auch für die einfacheren Verbindungskanäle, welche die schiffbaren Flüsse untereinander verbinden, wie z. B. Marne und Rhein, Saône und Rhone, oder die Seitenkanäle, wie der Marne-Kanal. Gelegentlich bewegte auch ein grandioseres Projekt die Phantasie eines genialen Ingenieurs. So wurde der Canal du Midi von Riquet geplant, der das Mittelmeer mit dem Atlantik verbinden sollte und der von diesem großen Traum immer noch Zeugnis ablegt.

Allerdings hat die Flußschifffahrt in Frankreich nie die Rolle gespielt, die sie später

im 19. Jahrhundert in der deutschen Geschichte einnahm. Schon Leibniz zog seine Schlüsse aus der allgemeinen Süd-Nord-Richtung der deutschen Flüsse. Er hatte die Idee einer Art Quadratierung des Landes durch Kanäle. Seit dieser Zeit wurde der deutsche Boden von den verschiedensten Anlagen dieser Art durchzogen, die gleichzeitig die industrielle Entwicklung begünstigten, die sich zögernder als in Frankreich vollzog, sowie die Dezentralisierung, den Aufschwung Bayerns, Berlins, aber auch die nationale Einigung.

Die Rolle, die dem Kanalbau in der allgemeinen Entwicklung der beiden Länder zukommt, ist unterschiedlich. Sie zeigt sich in dem Tempo, mit dem das deutsche Netz ausgebaut wird, im Vergleich zu denselben Arbeiten in Frankreich. Diese Verschiedenheit spiegelt sich in den Budgets wider. „Comparaison n'est pas raison“ (vergleichen ist nicht vernünftig) sagt jedoch das Sprichwort. Nach dem ersten Weltkrieg entzündete sich die Begeisterung der Franzosen an dem gigantischen Projekt der Rhone-Regulierung, die nach zwei Gesichtspunkten in Angriff genommen werden sollte. Erstens sollte das Flußbett reguliert und von der Schweiz bis zum Meer schiffbar gemacht werden, zweitens sollte entlang ihren Ufern eine Reihe von Schleusen und hydro-elektrischen Anlagen zur Energiegewinnung entstehen. Dieses Vorhaben, das 1925 begonnen wurde, geht jetzt seinem Ende entgegen. Seit dem Beginn der Arbeiten wurde diesem Plan von den zuständigen Handelskammern und den angrenzenden Departements nationale Bedeutung zugesprochen — eine Feststellung, der sich auch das Pariser Umland anschloß. Das Projekt bot gewisse Perspektiven der Verbindung zwischen Marseille, „dem Tor zum Orient“, und dem

französischen Hinterland; es läßt sich allerdings nicht sagen, daß Überlegungen internationaler Art hier von Beginn an vorherrschend gewesen wären.

Heute ist es allerdings ganz anders. Die französische Wirtschaft hat sich gewandelt und die Welt ebenso. Eine Rhone-regulierung zur Schiffbarmachung lediglich bis Lyon ist jetzt nicht mehr vorstellbar. Das große Vorhaben muß nach Norden ausgedehnt werden, der Saône-Rhein-Kanal muß europäische Bedeutung erhalten — eine Schwelle von 336 m Höhe und 230 km Länge muß über Burgund, die Franche-Comté und das Elsaß bezwungen werden. Das Unternehmen muß den Maßstäben unserer Zeit gerecht werden. Das große Unternehmen der Rhoneregulierung stellt die Rhone-Rhein-Verbindung her und damit die Achse Nordsee-Mittelmeer.

In Dijon, im historischen Saal der burgundischen Stände, definierte der Staatschef in Gegenwart des Premierministers und der Regierungsmitglieder am 24. November 1975 dieses neue Ziel wie folgt: „Es erscheint möglich, die Regierung zu veranlassen, Beschlüsse zu fassen, durch die dieses Unternehmen endgültig verwirklicht wird und damit die Tat anstelle des Wortes tritt.“ Am darauffolgenden 28. März bekräftigte der Präsident der Republik, Valéry Giscard d'Estaing, in Colmar diesen Beschluß und sagte, daß die Arbeiten während des siebenten Mehrjahresplanes, d. h. zwischen 1976 und 1981, begonnen werden, wobei der Hauptteil im Verlauf des achten Mehrjahresplanes beendet wäre; bei Mülhausen werde der Anfang gemacht. „Dies wird“, so schloß er, „die größte Investition sein, die in den kommenden Jahren jemals in Frankreich getätigt wird.“

Ein solches Engagement muß einmal unter dem Aspekt der übrigen Entwicklungen in Europa gesehen werden, zum anderen sollten aber Frankreich und seine Lebensphilosophie dabei nicht vergessen werden. Auf europäischer Ebene ist dieses Vorhaben dem deutschen Projekt einer Verbindung zwischen Rhein, Main und Donau zuzuordnen, denn dieses Netz von Wasserstraßen wird eines Tages alle Länder von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer berühren. Die Verbindung Rhein-Main-Donau wird in den 80er Jahren beendet sein. Sie entwickelt sich gewissermaßen vor unseren Augen; es wäre also zu wünschen, daß sich Deutschland und Frankreich zum gleichen Zeitpunkt begegnen. So bekäme die Querverbindung, die von den Niederlanden bis nach Rumänien verläuft, eine Längsverbindung zugeordnet, die ebenfalls in Holland beginnt und sich bis zum Mittelmeer erstreckt; es ist sicher richtig, daß der Rhein nicht eine Grenze, sondern einen Verbindungsweg darstellt, der in eines der mächtigsten wirtschaftlichen Ballungszentren der Welt hineinführt.

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß Frankreich hier nicht eine neue Aufgabe anfaßt, sondern ein Werk vollendet, das durch das Gesetz über die Rhoneregulierung bereits vor fünfzig Jahren begonnen wurde. Es geht auch nicht um die Fertigstellung der Wasserstraße Rotterdam-Marseille, sondern um ein Gesamtprojekt, das die modernsten Infrastrukturen der Verkehrswege zwischen Nordsee und Mittelmeer in sich vereint und einem weltweiten Lauf der Wirtschaft Genüge tut, der sich vom Mittelmeer aus bis hin nach Suez und dem Fernen Osten erstreckt.

Die Regierung kennt dieses Thema ebenso gut, wie auch die verschiedenen Ge-

bietsteile, die den Staat bilden; schließlich hat sich auch die öffentliche Meinung damit befaßt. Gewisse Einwände wurden vorgebracht, vor allem ging es um die Rentabilität der Wasserstraße. Dieser Punkt wurde allerdings von der öffentlichen Hand selbst, zuvor aber vom Premierminister und dem Präsidenten der Republik sehr sachkundig beantwortet. Sie führten aus, daß bei einem Unternehmen dieser Größenordnung die Rendite nicht sofort faßbar ist und daß die Art und Weise, wie man das Problem angeht, eine entscheidende Rolle spielt. Das Volumen eines solchen Unternehmens ist selbst schon von größter Bedeutung, vor allem in einem Land, in dem das System der Wasserwege erneuert werden muß. Ein solches erweitertes Netz schafft neue Kapazitäten. Dies ist in allen Ländern zu sehen, die dem Schiffsverkehr eine entscheidende Rolle einräumen — Länder der verschiedensten Größenordnung, von den Vereinigten Staaten bis zu Belgien. Der Autor dieses Berichtes erlebte in Bonn die deutsch-französischen Verhandlungen über die Moselregulierung. Die Voraussagen waren zu Beginn überaus zurückhaltend; das Volumen des Schiffsverkehrs heute ist jedoch absolut zufriedenstellend.

Die verschiedenen Transportmittel liegen nicht mehr im Wettbewerb miteinander, sondern werden sich ergänzen oder, wie Jérôme Monod, ehemaliger Delegierter bei der Landesplanung (*Aménagement du Territoire*), der mit Enthusiasmus meinte: „Der wirtschaftliche und soziale Fortschritt, die Ausbreitung der Kultur, der legitime Wunsch nach Initiative und Selbständigkeit, der jetzt in den Körperschaften der einzelnen Gebiete sich immer lebhafter äußert, kann nur mit einer Verbesserung

der Verbindungen und ihrer Vielfalt gefördert und erfüllt werden.“ Dies ist eine Feststellung, eine Schlußfolgerung — sie fordert ein Programm. Aber täuschen wir uns nicht, wenn ein solches Unterfangen auf die Tagesordnung gesetzt wird, so muß sich in ganz Frankreich die Politik für den Verkehr auf den Wasserstraßen neu orientieren. Dies ist ein entscheidender Punkt. Eine Untersuchung der Auswirkungen eines solchen Unternehmens wurde von den zuständigen Behörden durchgeführt. Fachleute glaubten, daß der Schiffsverkehr zwischen Saône und Rhone etwa drei bis fünf Jahre nach Inbetriebnahme des Kanals 5 Millionen Tonnen erreichen wird, daß es fünf bis zehn Jahre später 10 Millionen Tonnen sein werden und nach fünfzehn bis zwanzig Jahren der Sättigungspunkt erreicht ist. Man hat auch die induzierten Auswirkungen einer solchen Verbindung auf die nationale Wirtschaft in ihrer Gesamtheit untersucht.

Als weitere Kritik wurde vorgebracht, daß das Projekt eine Gefahr für das Gleichgewicht des Landes bedeuten würde. Auch hier bedarf es der Überlegung. Heißt das, daß die atlantische Seite Frankreichs nach denselben Prinzipien gestaltet wird wie seine kontinentale und daß die Probleme des Küstengebietes dieselben sind wie die des Binnenlandes? Es ist die Verschiedenheit der Regionen, die die nationale Einheit bildet, nicht ihre Gleichheit.

Hier ist auch auf eine geistige Haltung zu verweisen, die sich überall mehr oder weniger deutlich bemerkbar macht. Es handelt sich um Thesen, die vor allem von den Vertretern des Umweltschutzes propagiert werden. Nach ihnen ändert ein solches Unternehmen die Lebensbedingungen, die Landschaft, um einen modernen Ausdruck zu verwenden. Dieser Ein-

wand hat einen psychologischen und einen politischen Aspekt. Er wurde in ganz Frankreich während der Gemeindewahlen immer wieder vorgebracht. Die Kandidaten aus den Reihen des Umweltschutzes waren in den großen und kleinen Städten und natürlich auch in den Industriezentren sehr wichtig. Sie haben sogar manchmal eine nicht unerhebliche Rolle im zweiten Wahlgang gespielt. Abgesehen von dem politischen Problem, das hier aufgeworfen wird, müssen selbstverständlich die notwendigen Maßnahmen getroffen werden, um berechtigten Befürchtungen zu begegnen.

Deutschland kennt dieselben Probleme bei der Rhein-Main-Donau-Verbindung; die Arbeiten werden aber zu Ende geführt. Das französische Projekt, so wie es sich jetzt darbietet, müßte Sicherheiten in gleichem Umfang einbeziehen, einmal auf ästhetische Fragen bezogen, zum anderen auf die Probleme des Umweltschutzes. Übrigens sind alle französischen Gesetze und Vorschriften seit einiger Zeit im Vergleich zu früher sehr viel strenger geworden; sie respektieren auch die öffentliche Meinung mehr.

Dies sind die großen Umriss dieses weitgespannten Planes. Um ihn in seiner ganzen Tragweite zu verstehen, muß man die Konsequenzen in Verwaltung und Politik im höchsten Sinne des Wortes betrachten. Diese Konsequenzen beziehen sich einmal auf die Institutionen, zum anderen auf die Haltung der öffentlichen Hand.

Wenn es sich um Institutionen handelt, weiß jeder, daß die Strukturen in Deutschland sehr dezentralisiert sind; in Frankreich ist alles noch sehr zentralisiert, obwohl seit einigen Jahren gewisse Bestrebungen bestehen, diese Situation weit-

gehend abzuschwächen. Das Gesetz von 1972, durch das 22 Landesteile geschaffen wurden, die die Departements in Gruppen zusammenfassen, basiert auf wirtschaftlichen und sozialen Überlegungen. Das Departement wurde dadurch nicht benachteiligt, denn es bewahrt seine Vorrechte, seine Aufgaben und seine Einkünfte. Der Landesteil hat dagegen die Aufgabe, Verbindungen herzustellen, also mehr eine Art Generalstabstätigkeit. Denn das Gesetz und die Erlasse, denen die Verwaltung der Landesteile unterliegen, sehen „interregionale Konferenzen“ über konkrete und in sich begrenzte Probleme vor. Es ist sicher von allergrößtem Interesse, daß die sechs Landesteile, die an die Achse Nordsee-Mittelmeer angrenzen, die ersten waren, die diese Pläne verwirklichten und sich zu einer interregionalen Konferenz zusammenfanden. Das Elsaß, die Franche-Comté, Burgund, die großen Gebiete Rhone-Alpen, Provence-Côte d'Azur und Languedoc-Roussillon schickten ihre Vertreter nach Besançon, dann nach Dijon, nach Straßburg — immer mit dem Ziel das große Projekt, das sie alle angeht, zu fördern und zu überprüfen.

Ja, sie gingen sogar so weit, daß sie bereits auf der ersten Sitzung erklärten, daß sie bereit sind, sich auch finanziell an dem Unternehmen zu beteiligen. Man beschloß schließlich, eine ständige Kommission zu begründen mit der Aufgabe bei den verschiedenen Verwaltungen und beteiligten Institutionen den Fortgang der Arbeiten zu verfolgen. In einem Wort, die regionale Verwaltung war es, die die Initiative ergriff und dem Projekt echte Aktualität gab. Der Präsident der Republik selbst hat diese Initiative bekräftigt. Dies ist etwas absolut neues in Frankreich und von großer Tragweite.

Ein anderes, nicht weniger bedeutsames Phänomen: Die öffentliche Hand hat sich mit dieser Frage befaßt, der höchste Magistrat des Staates hat darüber gesprochen und innerhalb von zwei Jahren haben die Verwaltungen in der Verwirklichung des Projektes einen entscheidenden Schritt nach vorwärts getan. Die Regierung hat entschieden und die verschiedenen davon betroffenen Ministerien haben die notwendigen Maßnahmen getroffen. Der siebente Mehrjahresplan ist nach den neuen Bestimmungen ausgearbeitet worden. Man kennt die Bedeutung, die die verschiedenen Mehrjahrespläne gewonnen haben, die nach dem Kriege in Frankreich aufeinanderfolgten. Sie erlauben es, große Projekte aufzustellen und die im Budget festgesetzten Jahresausgaben zu überschreiten.

In diesem Falle gibt der siebente Mehrjahresplan, der im vergangenen Sommer von der Nationalversammlung verabschiedet wurde, ein für alle verständliches Programm, das 25 vordringliche Arbeitsabschnitte vorsieht, die innerhalb von fünf Jahren durchgeführt werden sollen. Eine Weiterführung ist vorgesehen, denn der Präsident der Republik hat selbst angewiesen, daß die Arbeiten während des siebenten Mehrjahresplanes, d. h. zwischen 1976 und 1981, begonnen werden müssen, und daß sie im wesentlichen im Verlauf des achten Mehrjahresplanes beendet sein sollten. Der Begriff der vordringlichen Unternehmung, der uns interessiert, wird sehr genau erläutert.

Schon seit langem stellte die bescheidene Entwicklung der Wasserstraßen für Frankreich eine Behinderung dar. Die Wasserstraße mit großem Durchgangsprofil ist in einem modernen Verkehrswesen ein sehr wichtiger Bestandteil, der durch die

hohen Energiekosten noch attraktiver wird. In den Bemühungen Frankreichs, seine Infrastruktur auf modernstes Niveau zu bringen, muß auch die Entwicklung der Wasserstraßen einen entscheidenden Platz einnehmen. Der Ausbau des Saône-Kanals zum Rhein für ein größeres Durchfahrtsprofil ergibt sich aus den geographischen und wirtschaftlichen Notwendigkeiten. Dieser Ausbau erlaubt es, wenn die Mittelmeerländer und die Länder am Persischen Golf in ihrer industriellen Entwicklung fortschreiten, das französische Wasserstraßennetz im Südosten an das sehr verzweigte und im Ausbau begriffene Netz Deutschlands und der Benelux-Staaten anzuschließen.

Andererseits wird durch die 24 anderen Projekte, die sich auf die Gesamtheit des Staatsgebietes beziehen, deutlich, daß in keiner Weise ein Mißverhältnis zwischen den mehr oder weniger von der Natur begünstigten Landesteilen entstehen soll. Es gibt keinen Widerspruch zwischen den Bemühungen, die sich auf die Herstellung der Verbindung Rhein-Rhone richten, und dem Ziel, „den Westen, den Südwesten und das Zentralmassiv aus der Situation der Enklave herauszuführen“.

So läuft alles auf dieselben Zielsetzungen hinaus. Die Exekutive handelt, die beratenden und gesetzgebenden Versammlungen sind sich einig geworden und haben den Plan verabschiedet; die zur Ausführung notwendigen Maßnahmen laufen; die Untersuchungen sind abgeschlossen, die der Erklärung vorangingen, daß dieses Projekt von allgemeinem Nutzen sei. Der erste Arbeitsabschnitt, der das Elsaß betrifft, wurde in Angriff genommen.

Soweit der Stand des Projektes, wenn er unter dem „politischen“ Aspekt in seiner

weitesten und höchsten Bedeutung betrachtet wird. Nun stehen die Finanzierungen auf der Tagesordnung; sie verursachen allerhand Schwierigkeiten. Wenn dieses Unternehmen nur einen einzigen verantwortlichen Auftraggeber haben soll, muß die Finanzierung in Form von Steuern, Subventionen und Anleihen gleichzeitig aus den Landesteilen, den Departements, den Handelskammern und dem Staat kommen. Alle, die von diesem Unternehmen Nutzen haben, müssen sich zur

Verfügung halten — dies ist eine schwierige Aufgabe, denn das heißt, die zahlreichen positiven Äußerungen in die Tat umsetzen, ein Unternehmen von großer Tragweite und von zutiefst demokratischem Charakter zum Abschluß bringen — und dies gegen die Initiativen der Vergangenheit wie Suez oder Panama.

Die regionalen, nationalen und internationalen Perspektiven scheinen hier miteinander zu verschmelzen. Sie rechtfertigen damit unseren Auftrag in Europa.

Herausgeber: Deutscher Kanal- und Schiffsverkehrsverein Rhein-Main-Donau e.V., Nürnberg

Fotos: Association Mer du Nord - Méditerranée, Paris

Druck: Verlagsdruckerei Ph. C. W. Schmidt, Neustadt/Aisch

Klischees: Klischee-Anstalt Döss, Nürnberg